

Fra: Are Alund[are.alund@gmail.com]

Sendt: 03.07.2025 23:36:50

Til: Post Innlandetfylke[post@innlandetfylke.no]

Tittel: Sak 2024/4694 - Høringsinnspill til Handlingsprogram for fylkesveier i Innlandet, 2026-2029

Denne eposten er sendt fra en person utenfor organisasjonen. Ikke klikk på lenker eller åpne vedlegg før du er sikker på hvem avsender er og at innholdet er trygt.

Til Innlandet fylkeskommune

Vi ønsker med dette, som privatpersoner, å sende våre høringsinnspill til Innlandet fylkeskommunes Handlingsprogram for fylkesveier, 2026-2029. Vi som undertegner innspillet, er alle innbyggere i Øystre Slidre kommune og bor i området langs eller i nærheten av FV51 mellom Kyrkjebergvegen og Moane.

Høringen ber om innspill på tre punkter

1. Hvordan vurderer dere forslag til profil og mål for utviklingen av fylkesvegnettet?
2. Hva er deres generelle inntrykk av det foreslåtte investeringsprogrammet? Er det noen deler av programmet som dere mener bør endres eller forbedres?
3. Er det noen mulige samtidigheter mellom kommunale og fylkeskommunale investeringer, for eksempel innen vann og avløp, som kan påvirke framdriften på foreslåtte prioriterte investeringstiltak på fylkesveg?

Som privatpersoner er vårt høringssvar fokusert rundt spørsmål 1 og 2. Når det gjelder spørsmål 3 viser vi til høringssvar fra Øystre Slidre kommune.

1. Forslag til profil og mål - innspill

Det er positivt at handlingsprogrammet legger til grunn målsettinger om trafikkisikkerhet, basert på nullvisjonen, god framkommelighet for alle trafikantgrupper og å legge til rette for at flere velger gåing, sykling og kollektivtransport. Vi mener at folkehelseperspektivet burde kommet tydeligere fram i profil og mål.

Våre innspill handler primært om gang- og sykkelveier. Slik høringsdokumentet framstiller satsingen på gang- og sykkelveier i kp. 3.7, Differensiert innsats for å få flere til å sykle og gå, framstår denne delen som sentrert om fylkets byer og tettsteder, og med en profil som oppfattes som svak distriktpolitikk. Vi vil i det følgende utdype hvorfor vi mener profilen forfordeler byer og tettsteder, særlig sett i sammenheng med kp. 3.6.

Dokumentet framhever, i kp 3.6 satsingen på sykkelbyer og sykkelbynettverk, og videre at det et mål om økt gang- og sykkeltrafikk i byer og tettsteder. I spredtbygde områder derimot sies det kun at det er et mål om at flest mulig skal kunne sykle og/eller gå til skolen, men færre uttalte målsettinger om at flere skal kunne velge sykkel eller å gå. Dette fremstår som en defensiv tilnærming på vegne av alle de stedene i Innlandet som regnes som spredtbygde.

For det første framstår det som merkelig og lite åpent for bygdesamfunns realiteter at skolevei defineres som innenfor 2 km avstand fra skolen. For det første må man bo mer enn 4 km fra skolen for å ha rett til gratis skoleskyss, noe som i seg selv viser at Innlandet fylkeskommune mener det er rimelig å forvente at barn kan gå/sykle 4 km til skolen. I tillegg kommer at mange barn, selv om de må benytte skoleskyss, likevel må bevege seg langs fylkesveier for å komme til sin aktuelle busslomme. For å sikre trygge skoleveier er ikke er

kriterium 2 km avstand fra skolen adekvat.

Videre mener vi at det å avgrense differensiert innsats for gående og syklende til kun å handle om skolevei i spredtbygde områder, er dårlig distriktspolitikk. De som bor utenfor tettbygde områder vil som oftest være avskåret fra andre transportårene og traseer enn den aktuelle fylkesveien. Det finnes ikke ofte ikke alternative sideveier med lavere trafikk eller lavere fartsgrenser, som man kunne ha benyttet til å gå eller sykle. Barn og unge behøver gang- og sykkelveier for å bevege seg til og fra venner eller for å kunne komme seg på fritidstilbud. Alle lag av befolkningen trenger tilgang på traseer for fysisk aktivitet - uten å måtte sette seg i bilen først. Målbildet slik det framstilles i kp. 3.7 understøtter ikke målet om nullvekst, avhjelper ikke de påpekte folkehelseutfordringene i Innlandet, de legger ikke til rette for at alle trafikantgrupper, som gående og syklende får god framkommelighet.

Vi som bor i spredtbygde områder, krever et langt mer offensivt målbilde, der det er et mål at det også hos skal legges til rette for at flest mulig går og sykler, ikke minst fordi vi mangler enhver tilgang på anvendelig kollektivtrafikk. Vi trenger gang- og sykkelveier ikke kun for å få barna våre på skolen, selv om det selvsagt er viktig, men som tilrettelegging for å kunne velge gange og sykkel også resten av døgnet eller livet.

2. Forslag til endringer i programmet

Vi mener Øystre Slidre kommunes prioriterte tiltak, gangvei fra Kyrkjebergvegen til Moane, må prioriteres i handlingsprogrammet 26-29. Da høringsdokumentet ikke gir innsyn i de konkrete vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene av hvert enkelt av orslag, vil vårt innspill handle om hvorfor tiltaket oppfyller følgende kriterier i tabellen på s. 44 i høringsdokumentet, og derfor må prioriteres.

1. Trafikksikkerhet/0-visjonen
3. Trafikksikker skolevei
8. Manglende lenke på eksisterende gang- og sykkelveier
9. Samtidighet med andre aktører

Utdyping av de ulike kriteriene

1. FV51 mellom Fagernes og Beitostølen er tungt trafikkert, med en ÅDT på omlag 3000. ÅDT er langt høyere enn den er langs E16 i Vestre Slidre. Veien er høyt trafikert både på grunn av at Beitostølen status som turiststed, og at veien over Valdresflya er både transportåre til Gudbrandsdalen og nasjonal turistvei. I motsetning til svært mange andre turistveier, er vår vei et fylkeskommunalt ansvar. I ferier og i helger, på tidspunkt hvor mange myke trafikanter vil ønske å benytte veien, er trafikken vesentlig høyere, og det oppleves uholdbart å bruke den til å bevege seg til fots eller med sykkel. Strekningen Kyrkjebergvegen-Moaneer smal og har mange uoversiktlige svinger, også ved punkter der man trenger å krysse veien. FV51 er eneste naturlige ferdselsåre for myke trafikanter langs denne strekningen, og i det hele tatt gjennom sørdelen av kommunen. Som lokalbefolkning kvir vi oss for å bevege oss langs strekningen, enten det gjelder sykling, trening eller trilleturer fordi vi har flere opplevelser av at bilister ikke tar tilstrekkelig hensyn, og at vi må hive oss ut av veien for å unngå å bli truffet. Det oppleves ekstra utfordrende på vinteren og i mørke, da veien ikke er opplyst. Lokalbefolkningen bærer konsekvensen av turisttrafikken ved å la være å bruke veien. Situasjonen pr i dag står i motsetning til målsettingen om tilrettelegging for alle typer trafikanter. I dag unngår myke trafikanter unngår veien for å ikke å bli skadet.

3. Trafikksikker skolevei

Langs strekningen bor det i dag om lag 30 barn og unge som har, eller vil komme til å ha, strekningen som skolevei til Rogne skule og/eller Øystre Slidre ungdomsskule. I tillegg kommer innbyggere i Moane og rundt Tingvang, som ved en fullført gang- og sykkelvei vil ha mulighet til å sykle til Rogne skule. Vi er klar over at fylkeskommunen definerer skolevei som innenfor 2 km fra skolen, og at den gjeldende strekningen starter 2,3 km fra Rogne skule. Deler av strekningen ligger imidlertid innenfor 2 km avstand av Øystre Slidre ungdomsskule.

Avstanden på 2 km framstår imidlertid som merkelig, all den tid fylkeskommunen forlanger en avstand på 4 km for å innvilge skoleskyss. Vi vet også at for mange av barna langs

strekningen vil en gang- og sykkelvei bidra til at flere barn vil sykle til og fra skolen store deler av året, selv om avstanden er mer enn 2 km. I tillegg til dette kommer at busstoppene for skoleskyssen ligger langs med FV51. Barn og unge som skal ta skolebuss er altså nødt til, i større og mindre grad, å bevege seg langs FV51 på vei til skolen, selv om de har rett til buss. En gang- og sykkelvei vil også gjøre denne delen av skoleveien langt tryggere.

8. Manglende lenke på eksisterende gang- og sykkelvei

Fylkeskommunen har over flere år bygget ut gang- og sykkelveien langs FV51 bit for bit, senest i 2019. Det finnes nå gang- og sykkelvei fra krysset mellom Bergavegen og FV51, og til Kyrkjebergvegen. Videre finnes det gang- og sykkelveg fra Moane til nord for Heggenes, der en blant annet passerer friområdet Furustrand. Lengst sør har en også alternativ trase langs Gamlevegen i Rogne med lave fartsgrenser og fartshumper som kan benyttes. Når strekningen Kyrkjebergvegen-Moane er fullført, vil det finnes sammenhengende gang- og sykkelveier langs FV51 gjennom hele den sørlige delen av kommunen. Dette vil ha en rekke positive virkninger:

- Barn og unge vil i langt større grad kunne bevege seg med sykkel til og fra hverandre og på fritidsaktiviteter. Det vil ha positiv innvirkning på folkehelseprofilen for barn og unge i kommunen, der vi i utgangspunktet har svake tall, og det vil gi større rom for å utvikle seg som selvstendige barn med tro på at de kan komme seg fram i verden. Barn og unge fra hele sørdelen av kommunen kan nå kommunesenteret og fritidstilbudet rundt Tingvang uten å være avhengig av foreldrenes kjøring.
- Langt flere turmuligheter for gående og syklende i alle aldre. Vi ser hvor mange som bruker nåværende gang- og sykkelveier til mosjon. Å fullføre nettet vil øke variasjonsmulighetene for turer betraktelig.
- Spare unødvendig bilkjøring
- Skoleklasser vil kunne bruke sykler til ekskursjoner innenfor skoletid.

9. Samtidighet med andre aktører

Vi viser til Øystre Slidre kommunes høringssvar der det fremgår at det er mulig å kombinere tiltaket med kommunens VA-utbygging.

Andre momenter som taler for å ta med prosjektet i handlingsplanen

- Så vidt vi kjenner til, er strekningen allerede planlagt av Statens vegvesen.
- Øystre Slidre kommune har hatt strekningen som øverste prioritet siden 2020.
- Tilskuddsordningen fylkeskommunen lanserer, vil ikke være aktuell langs denne strekningen.
- Prosjektet har vakt stort engasjement lokalt, med arrangert fakkeltog i februar 25.

Vi ber om at et revidert handlingsprogram ser større på behovet for gang- og sykkelveier ute i distriktene, og vi ber om at prosjektet Kyrkjebergvegen - Moane prioriteres i neste planperioden. Begge endringene vil understøtte målsettingene om trafiksikkerhet og trygge skoleveier, og en fullført gang- og sykkelvei gjennom Øystre Slidre vil bidra til både færre biler langs veiene, bedre tilrettelegging for folkehelse og god distriktpolitikk i en kommune som er en høyt trafikkert fylkesvei som sin hovedferdselsåre.

Lykke til i det videre arbeidet med handlingsplanen.

Med veldig hilsen

Syver Myrvold Hegge
Anne Marit Jota
Atle Skattebu Alund
Rune Skogeim
Siri Emilie Kirsebom Strandman
Eline Helle Bjørnødegård
Are Alund
Jorunn Alund